



**PERAWATAN ALAT-ALAT KESELAMATAN JIWA DI MV.
MERATUS GORONTALO GUNA MENINGKATKAN
KESELAMATAN PELAYARAN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

SYAHID EFENDY

52155640 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020



**PERAWATAN ALAT-ALAT KESELAMATAN JIWA DI MV.
MERATUS GORONTALO GUNA MENINGKATKAN
KESELAMATAN PELAYARAN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

SYAHID EFENDY

52155640 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

PERAWATAN ALAT-ALAT KESELAMATAN JIWA DI MV. MERATUS
GORONTALO GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN

Disusun oleh :

SYAHID EFENDY

NIT. 52155640 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan didepan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 03 - 02 - 2020

Dosen Pembimbing I

Materi

Capt. H. AGUS HADI P, S.PI, M.Mar

Pembina Utama Muda (IV/c)

19560824 198203 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

Capt. AKHMAD NDORI, SS.T, M.M, M.Mar

Penata (III/c)

19770410 201012 1 002

Mengetahui / Menyetujui

KETUA JURUSAN NAUTIKA

Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Perawatan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Di MV. Meratus
Gorontalo Guna Meningkatkan Keselamatan Pelayaran” karya,




Nama : Syahid Efendy

NIT : 52155640 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik
Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

Penguji I,  <u>Capt. HADI SUPRIONO, M.Mar, M.M.</u> Pembina Tk. I (IV/b) 19561020 198303 1 002	Penguji II,  <u>Capt. H. AGUS HADI P, S.PI, M.Mar</u> Pembina Utama Muda (IV/c) 19560824 198203 1 001	Penguji III,  <u>Capt. SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar</u> Pembina (IV/a) 19750502 199808 1 001
---	--	---

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina Tk I, (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SYAHID EFENDY

NIT : 52155640 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa penelitian yang saya buat dengan judul "Perawatan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Di MV. Meratus Gorontalo Guna Meningkatkan Keselamatan Pelayaran" adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan / plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,

Yang menyatakan



SYAHID EFENDY
NIT. 52155640 N

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Karakter dan cara berpikir merupakan cermin dari pengalaman dan kecerdasan.
2. Pijakkan kakimu di bumi dan terbangkan mimpimu ke bintang.
3. Laki-laki sejati ialah ia yang membenarkan kebenaran orang lain atas kekeliruan diri sendiri dan ia yang selalu mengoreksi diri sendiri.

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya, Ibu Sri Mulyati dan Bapak Yasmuji.
2. Tunangan saya, Yekti Ayuning Tiyas.
3. Adik saya, Faqiih Ikhsan Mubaarok.
4. Capt. H. Agus Hadi P, S.PI, M.Mar.
5. Capt. Akhmad Ndori, SS.T, M.M, M.Mar

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Alhamdulillahirabbilalamin, puji syukur kupanjatkan hanya kepada Allah SWT yang maha pengasih dan maha penyayang. Berkat kuasa, serta hidayah-Nya tugas penelitian dengan judul “Perawatan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Di MV. Meratus Gorontalo Guna Meningkatkan Keselamatan Pelayaran” dapat diselesaikan dengan baik.

Penelitian ini disusun bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Sains Terapan Nautika Program Studi Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Pada kesempatan ini, peneliti ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Yth. Bapak dr. capt. Mashudi rofiq M.Sc., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Capt. H. Agus Hadi P, S.PI, M.Mar. dan Bapak Capt. Akhmad Ndori, SS.T, M.M, M.Mar selaku Dosen Pembimbing materi dan penulisan yang telah memberikan pengarahan serta bimbingannya hingga terselesaikannya penelitian ini.
3. Yth. Capt. Dwi Antoro M.M., M.Mar. ketua jurusan nautika PIP Semarang.

4. Ibu Sri Mulyati dan Bapak Yasmuji tercinta, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada peneliti selama menyusun penelitian ini.
5. Yth. Para Dosen dan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Perusahaan pelayaran PT. Meratus Line yang telah memberikan kesempatan kepada peneliti untuk melakukan penelitian.
7. Seluruh Kru MV. Meratus Gorontalo tahun 2017-2018 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penelitian ini.
8. Teman-teman angkatan 52 PIP Semarang, khususnya kelas Nautika VIII A yang selalu mendukung dan membantu dalam memberikan saran serta pemikiran sehingga terselesaikan penelitian ini.
9. Semua pihak yang telah membantu hingga selesainya tugas penelitian ini yang peneliti tidak bisa menyebutkan satu persatu.

Peneliti menyadari dalam penyusunan penelitian ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga peneliti mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang peneliti dapat membuat penelitian yang lebih baik. Peneliti berharap semoga penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Semarang,..... 2020

Peneliti

SYAHID EFENDY
NIT. 52155640 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Sistematika Penulisan.....	5
BAB II : LANDASAN TEORI.....	8
2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.2 Kerangka Pikir	23

BAB III : METODE PENELITIAN.....	25
3.1 Pendekatan Dan Desain Penelitian.....	25
3.2 Waktu Dan Tempat Penelitian	27
3.3 Sumber Data Penelitian.....	28
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	30
3.5 Teknik Keabsahan Data	33
3.6 Teknik Analisa Data.....	34
BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian	52
4.2 Analisis Hasil Penelitian	51
4.3 Pembahasan Masalah	62
BAB V : PENUTUP	67
5.1 Simpulan	67
5.2 Saran.....	68
DAFTAR PUSTAKA	69
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.2. Gambar Kerangka berpikir.....	23
Gambar 4.1. Gambar MV. Meratus Gorontalo	37



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Tabel Jumlah pelampung penolong pada kapal barang	20
Tabel 4.2. Tabel <i>Ships particular</i> MV. Meratus Gorontalo	40



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Ship particular*

Lampiran 2 *Crewlist*

Lampiran 3 Wawancara

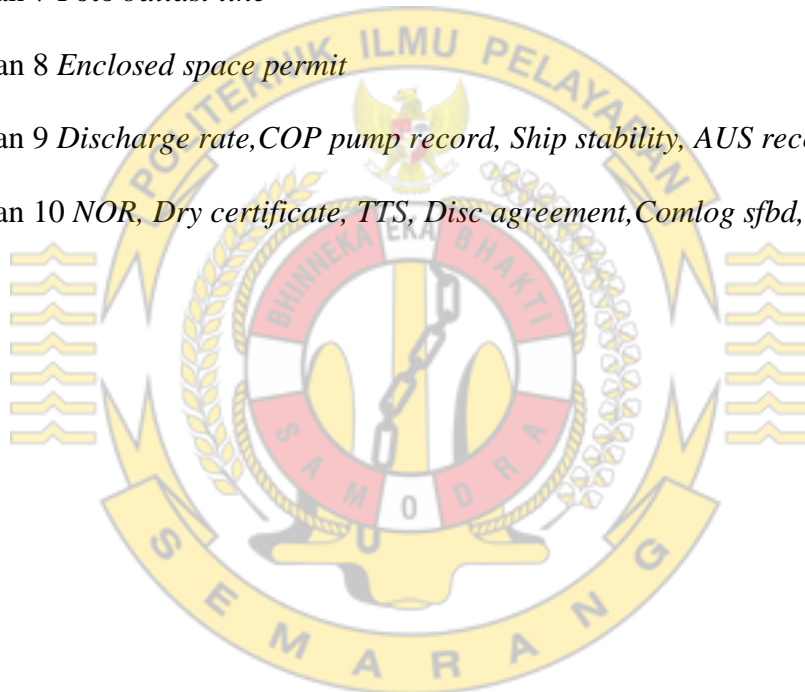
Lampiran 6 Foto

Lampiran 7 Foto *ballast line*

Lampiran 8 *Enclosed space permit*

Lampiran 9 *Discharge rate, COP pump record, Ship stability, AUS record*

Lampiran 10 *NOR, Dry certificate, TTS, Disc agreement, Comlog sfbd, OBQ*



ABSTRAKSI

Efendy, Syahid, 52155640 N, 2020, “*Perawatan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Di MV. Meratus Gorontalo Guna Meningkatkan Keselamatan Pelayaran*”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt.H. Agus Hadi P, S.PI, M.Mar., Pembimbing II: Capt. Akhmad Ndori, SS.T, M.M, M.Mar

Alat-alat keselamatan jiwa merupakan perlengkapan yang wajib ada dan harus dalam kondisi siap digunakan pada saat meninggalkan pelabuhan dan selama perjalanan. Alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal digunakan untuk mengatasi keadaan darurat, sehingga tidak menimbulkan korban jiwa. Namun pada kenyataannya di kapal MV. Meratus Gorontalo terdapat alat-alat keselamatan jiwa dalam kondisi yang kurang baik atau tidak siap digunakan.

Dengan latar belakang diatas, peneliti mengangkat penelitian dengan judul “*Perawatan Alat-Alat Keselamatan Jiwa Di MV. Meratus Gorontalo Guna Meningkatkan Keselamatan Pelayaran*” yang bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya kerusakan alat-alat keselamatan jiwa dan menjelaskan upaya penanganan dan perawatan alat-alat keselamatan jiwa dilaut supaya selalu dalam kondisi bagus dan dapat diguakan setiap saat. Untuk mencapai tujuan tersebut peneliti melakukan pengamatan selama praktek berlayar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif, yaitu menggambarkan keadaan di kapal secara jelas sistematis dan objektif.

Dari hasil penelitian dan pembahasan masalah dapat disimpulkan bahwa, mesin sekoci yang tidak bisa menyala karena baterai sekoci yang tidak ada dayanya hal ini diatasi dengan pengisian kembali daya pada baterai sekoci. Sekoci yang berayun-ayun saat diturunkan terjadi sebab dewi-dewi sekoci bergerak kaku, karena wire sekoci dalam kondisi kering atau kurang grease dan mulai berkarat serta blok dewi-dewi yang kering, dan dewi-dewi sekoci yang mulai berkarat. Semua masalah tersebut akibat kerena perawatan alat-alat keselamatan tidak dilaksanakan secara optimal dan kurangnya pengetahuan kru kapal terhadap alat-alat keselamatan, untuk mencegah terjadinya kerusakan alat-alat keselamatan sebaiknya dibuat PMS (*Plan Maintenance System*) dan dilaksanakan sebaik mungkin, agar perawatan alat-alat keselamatan dapat terlaksana secara efisien dan optimal, sehingga alat-alat keselamatan dalam kondisi siap digunakan dan keselamatan kru kapal dapat terjamin.

Kata Kunci: alat-alat keselamatan, perawatan.

ABSTRACT

Efendy, Syahid, 52155640 N, 2020, “*Maintenance Life safing appliances at MV. Meratus Gorontalo for incressing safety voyage*” Diploma IV degree, Nautical departement, Merchant marine Semarang, Mentor I : Capt.H. Agus Hadi P, S.PI, M.Mar, Mentor II : Capt. Akhmad Ndori, SS.T, M.M, M.Mar.

Life safing appliances is equipment that must be apply in good condition in every voyage and when ship want to leaving port. Life safing appliances is used for emergency situation, so as not to cause casualties. But reality at MV. Meratus Gorontalo there are Life safing appliances that are in poor condition or not ready for use.

therefore, the resercher choose , “*Maintenance life safing appliances at MV. Meratus Gorontalo for incressing safety voyage*” for essay title that intended to know cause of life safing appliances damage and explain how to prevent and maintenance life safing appliances, so that life safing appliances always in a good condition and ready to use. To realiz that the researcher do reaserch in ship training with descriptive qualitative method, that discribe real and systematic condition at ship.

From the results of research and discussion of the problem it can be concluded that, the lifeboat engine that could not start because the lifeless lifeboat battery was overcome by recharging the lifeboat battery. A lifeboat that swings when it is lowered occurs because lifeboats move stiffly, because the lifeboat wire is dry or lacking grease and begins to rust and blocks davit is dry or lacking grease, and lifeboats that begin to rust. All of these problems are due to the maintenance of Life safing appliances that is not carried out optimally and the lack of knowledge of ship crews on life safing appliances. To prevent damage to life safing appliances, a PMS (Plan Maintenance System) should be made and implemented as well as possible, so that maintenance of life safing appliances tools can be carried out efficiently and optimally, so that the life safing appliances is in a condition ready for use and the safety of the crew can be guaranteed.

key word : Life safing appliances, maintenance

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Perkembangan perekonomian masyarakat Indonesia membuat kebutuhan akan barang semakin meningkat, permintaan akan barang terjadi di setiap tempat, dan pendistribusian barang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan, permintaan dan pemerataan perekonomian. Hal ini membutuhkan dukungan sarana transportasi yang baik. Di Indonesia kapal menjadi sarana transportasi yang sangat vital karena kapal digunakan sebagai tulang punggung pengangkutan barang. kapal dinilai sebagai sarana transportasi paling sesuai dengan kondisi geografis Indonesia, karena kapal dapat mengirim barang antar pulau dan dapat menempuh jarak perjalanan jauh. Serata kapal dinilai sebagai sarana transportasi yang paling efisien, karena kapal dapat mengangkut barang dengan jumlah besar dengan biaya murah.

Sehingga di Indonesia kebutuhan akan alat transportasi laut khususnya kapal sangat besar, Hal ini membuat perusahaan milik negara, maupun perusahaan swasta, banyak yang bergerak dalam bidang transportasi laut khususnya penyediaan jasa pengangkutan barang yang berupa kapal, salah satunya adalah PT. Meratus Line. Dalam pengiriman barang banyak hal yang harus diperhatikan, bukan hanya kecepatan pengiriman barang, kecepatan bongkar muat, banyaknya barang yang

dikirim, pemilihan rute tercepat, tetapi juga keselamatan kapal, keselamatan kru kapal dan juga keselamatan dari barang itu sendiri, karena transportasi laut mempunyai banyak resiko dan berpotensi besar mengalami keadaan darurat.

Untuk menjamin keselamatan sebuah pelayaran, dikapal MV. Meratus Gorontalo, diterapkan bahwa keselamatan adalah hal pertama dan utama yang harus dilakukan diperhatikan pada setiap tindakan ataupun pekerjaan. Kapal harus dilengkapi peralatan keselamatan jiwa sesuai dengan SOLAS, untuk menurunkan resiko yang tidak diinginkan dan meningkatkan tingkat keselamatan pelayaran baik keselamatan kapal, keselamatan barang dan keselamatan kru. dengan sijil keadaan darurat setiap kru mengetahui apa saja tugas dan tanggung jawab masing masing bila terjadi keadaan darurat. dikapal juga harus rutin dilakukan latihan keadaan darurat sehingga kru kapal tidak panik bila benar-benar terjadi sebuah keadaan darurat, dan bisa berorganisasi, bahu-membahu dalam mengatasi setiap keadaan tersebut, sehingga keadaan darurat dapat diatasi. Setiap kru juga harus mengetahui, memahami kegunaan dari setiap alat keselamatan jiwa, setiap kru juga harus mampu mengenakan dan menggunakan alat keselamatan tersebut. Sehingga keselamatan kru kapal dapat terjamin.

Pada tanggal 24 maret 2018, di MV. Meratus Gorontalo dilakukan latihan keadaan darurat, saat itu ditemukan ada beberapa masalah diantaranya, mesin sekoci sebelah kanan tidak dapat dinyalakan karena baterai (aki) yang tidak ada dayanya, tuas penggerak daun kemudi sekoci

sebelah kiri tidak bisa digerakkan kekiri secara penuh karena tuas membentur dinding sekoci. Sekoci sebelah kiri sulit diturunkan ke air dan sulit dikendalikan karena dewi-dewi kaku dan sulit bergerak, sehingga saat diturunkan sekoci berayu-ayun hal ini dapat membahayakan penumpang saat penurunan sekoci dilakukan. Dewi-dewi sekoci kanan dan kiri telah mulai berkarat. Pada tanggal 19 Mei mualim 3 (tiga) mengecek alat-alat keselamatan dan menemukan masalah pada *lifebuoy* dengan tali di sisi kapal sebelah kiri, banyak serat tali yang sudah mulai putus dan daya tahan tali sudah menurun (tali telah lapuk). Warna pada kebanyakan *lifebuoy*, nama kapal dan nama tempat pendaftaran kapal pada *lifebuoy* sudah pudar.

Dengan alasan tersebut, mendorong penulis untuk menyusun skripsi yang berjudul **“PERAWATAN ALAT-ALAT KESELAMATAN JIWA DI MV. MERATUS GORONTALO GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN”** Dengan tujuan pembahasan ini adalah untuk dijadikan pedoman dan bahan pertimbangan bagi kru yang bersangkutan di kapal dalam melakukan perawatan sesuai dengan prosedur, mengenai alat-alat keselamatan jiwa di laut sehingga alat-alat keselamatan jiwa dalam kondisi yang bagus, dapat digunakan setiap saat serta dapat meningkatkan keselamatan jiwa dalam pelayaran.

1.2. Rumusan Masalah

Selama penulis praktek di atas kapal MV. Meratus Gorontaalo banyak mengamati kurang optimalnya perawatan alat-alat keselamatan jiwa dilaut karena terdapat kendala-kendala dalam pelaksanaa perawatannya

sehingga alat-alat keselamatan tersebut tidak semuanya dalam kondisi yang bagus (siap digunakan setiap saat). Oleh karena itu penulis mengidentifikasi beberapa permasalahan menjadi rumusan masalah, antara lain:

1.2.1 Apa penyebab kerusakan alat-alat keselamatan jiwa di MV. Meratus Gorontalo ?

1.2.2 Bagaimana upaya penanganan kerusakan dan perawatan alat-alat keselamatan jiwa di MV. Meratus Gorontalo ?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti mempunyai tujuan yang akan dicapai, adapun tujuan penelitian ini yaitu:

1.3.1 Untuk mengetahui penyebab terjadinya kerusakan alat-alat keselamatan jiwa dilaut pada kapal MV. Meratus Gorontalo.

1.3.2 Untuk menjelaskan proses penangana dan perawatan alat-alat keselamatan jiwa dilaut supaya selalu dalam kondisi bagus dan dapat digunakan setiap saat.

1.4. Manfaat Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang sudah peneliti uraikan, maka peneliti berharap penelitian ini dapat bermanfaat berguna bagi pembaca, antara lain :

1.4.1. Manfaat Teoritis

1.4.1.1. Untuk menambah pengetahuan bagi pembaca dalam bidang alat-alat keselamatan jiwa terutama tentang perawatan alat-alat keselamatan jiwa yang terdapat di kapal.

1.4.1.2. Untuk dapat dijadikan bahan masukan dan pengalaman baru sebagai awal menuju dunia kerja di masa mendatang. Selain itu juga sebagai pembandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dan ilmu yang didapat saat praktek.

1.4.2 Manfaat Secara Praktis

1.4.2.1. Perwira dan Awak Kapal

Peneliti berharap supaya perwira dan awak kapal dapat mengaplikasikan atau menjadikan masukan hasil dari penelitian tentang cara pelaksanaan perawatan alat-alat keselamatan jiwa di kapal dalam dunia kerja.

1.4.2.2. Pembaca.

Penelitian ini dapat digunakan sebagai wawasan dan pengetahuan tentang proses penanganan dan perawatan alat-alat keselamatan jiwa di atas kapal.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi dibuat untuk memudahkan pembaca memahami dan mengetahui pokok permasalahan serta bagian-bagian dari skripsi ini, sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab, dimana antar bab saling berkaitan dan berkesinambungan antara satu dengan yang lainnya, sehingga dapat mencapai tujuan penulisan skripsi ini, sistematika penulisan meliputi:

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1. Latar Belakang
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Manfaat Penelitian
- 1.5. Sistematika Penulisan

BAB II KAJIAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Berisikan tentang hal-hal yang bersifat teoritis yang dapat digunakan sebagai landasan berfikir guna mendukung uraian dan memperjelas serta menegaskan dalam menganalisa data yang didapat.

BAB III METODE PENELITIAN

Berisikan tentang uraian metode-metode yang dilakukan penulis dalam rangka memperoleh data guna menyelesaikan masalah yang ada seperti:

- 3.1. Metodologi Pengumpulan Data
- 3.2. Spesifikasi Penelitian
- 3.3. Waktu dan Tempat Penelitian
- 3.4. Metode Analisa Data dan Dokumen-Dokumen Kapal
 - 3.4.1. Metode Pengamatan (*Observasi*)
 - 3.4.2. Metode Wawancara (*Interview*)
 - 3.4.3. Metode Studi Kepustakaan

3.4.4. Metode Analisa Data dan Dokumen-Dokumen

Kapal

3.5. Metode Penyajian Data

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Berisi tentang uraian hasil analisa dan penelitian dari permasalahan yang ada seperti, objek yang diteliti, temuan penelitian, analisa permasalahan dan pembahasan masalah yang timbul.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Sebagai bagian akhir dari penulisan ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Setiap peralatan keselamatan jiwa di kapal memiliki standar dan cara perawatan tertentu dengan jangka waktu yang telah ditetapkan, standard dan cara perawatan alat keselamatan jiwa telah diatur dalam SOLAS 1974. Ditulis dengan menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa internasional. Penggunaan bahasa Inggris dimaksudkan untuk memudahkan semua awak kapal dalam memahami maksud dan tujuan buku tersebut sebagai pedoman untuk perawatan alat tersebut, di kampus perawatan alat-alat keselamatan jiwa dijelaskan dalam buku Prosedur Darurat & SAR, buku ini menjadi salah satu referensi dalam penulisan penelitian ini.

2.1.1. Konvensi Internasional SOLAS (Safety of Life at Sea)

Sebuah perjanjian atau konvensi dalam dunia maritim untuk melindungi keselamatan kapal dagang. Tenggelamnya kapal RMS Titanic pada tahun 1914 melatar belakangi terbitnya SOLAS. Sampai saat ini SOLAS telah banyak mengalami amandemen dari tahun ketahun untuk pembaharuan peraturan-peraturan sesuai dengan situasi, kondisi dan perkembangan jaman. Adapun solas yang terbaru adalah SOLAS *Consolidated Edition* 2014.

Dalam buku SOLAS *Consolidated Edition* 2014 terdapat banyak sekali aturan diantaranya konstruksi dan sabilitas kapal,

perlindungan kapal dari kebakaran, alat-alat keselamatan jiwa, komunikasi radio, keselamatan navigasi, pengangkutan muatan, management keselamatan dalam pengoprasian kapal, dll. Dalam penyusunan penelitian ini, peneliti mengambil sumber yang lebih spesifik yaitu SOLAS *Chapter III Live Safing Appliances* (alat-alat keselamatan jiwa) yang berisi 38 regulasi, yang mengatur tentang syarat alat-alat keselamatan jiwa, perawatan alat-alat keselamatan jiwa, jumlah alat-alat keselamatan jiwa dikapal, penempatan alat-alat keselamatan jiwa dikapal dll.

2.1.2. Pentingnya perawatan menurut SOLAS (Safety of Life at Sea)

Maintenance yang dalam bahasa Indonesia biasa disebut pemeliharaan atau perawatan merupakan sebuah aktifitas yang bertujuan untuk memastikan suatu fasilitas secara fisik bisa terus menerus melakukan apa yang pengguna atau pemakai inginkan. Untuk pengertian pemeliharaan lebih jelas adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai suatu kondisi yang bisa diterima (Kurniawan, 2013). Perawatan (*maintenance*) adalah hal yang sangat penting agar alat-alat keselamatan selalu dalam kondisi yang baik dan siap untuk digunakan. Perawatan adalah fungsi yang memonitor dan memelihara fasilitas pabrik, peralatan, dan fasilitas kerja dengan merancang, mengatur, menangani, dan memeriksa pekerjaan untuk menjamin fungsi dari unit selama waktu operasi (*uptime*) dan meminimisasi selang waktu berhenti

(*downtime*) yang diakibatkan oleh adanya kerusakan maupun perbaikan (Manzini, 2010)

Dalam buku management perawatan dan perbaikan yang diterbitkan oleh NSOS menyebutkan bahwa, terdapat jelas adanya suatu strategi perawatan yang optimal namun bukanlah suatu tugas yang mudah untuk melakukannya. Pekerjaan perawatan dibutuhkan akibat kerusakan yang terjadi karena usia kapal yang bertambah tua dan ausnya konstruksi atau perlengkapan yang mengakibatkan berkurangnya kemampuan kapal. Dengan perawatan ingin mengendalikan atau memperlambat tingkat kemerosotan kapal yang biasanya dilaksanakan dengan beberapa motivasi.

Pelaksanaan perawatan bila tidak dilaksanakan dengan benar atau bahkan tidak dilakukan akan berakibat pada kerusakan, bila telah terjadi kerusakan maka biaya yang dikeluarkan untuk memperbaiki kerusakan tidak murah, sehingga diperlukan cara perawatan yang efisien dan optimal. Untuk mengatasi masalah perawatan sebenarnya telah ada selanjutnya tinggal dilaksanakan. Dalam SOLAS *Consolidated Edition 2014, chapter III regulation 20, operational readiness, maintenance, and inspection*, dijelaskan tentang tata cara perawatan aturan perawatan, perbaikan, dan inspeksi alat-alat keselamatan yang harus dilakukan. *Regulation 36, instruction for on-board maintenance*

menjelaskan tentang petunjuk-petunjuk yang harus digunakan saat dilaksanakannya kegiatan perawatan dengan tujuan meringankan pekerjaan dan mudah dipahami dengan adanya jadwal, *checklist*, serta adanya bukti yang dicatat dalam *logbook* setelah dilakukannya perawatan.

2.1.3. Alat-alat Keselamatan Jiwa

Alat-alat keselamatan jiwa secara umum adalah kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan resiko kerja untuk mencegah keselamatan pekerja itu sendiri dan orang disekililingnya. Alat keselamatan kerja ini dapat mencegah dan mengurangi bahaya yang timbul saat melakukan pekerjaan. Menurut Lewis (1993:292), alat-alat keselamatan yaitu segala sesuatu yang berguna untuk menyelamatkan hidup, bagian dari ketentuan, biasanya dilengkapi peralatan yang berada diatas kapal dalam sebuah pelayaran. Menurut Suma'mur (2001:104) alat-alat keselamatan merupakan suatu rangkaian alat untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan tentram bagi karyawan yang bekerja di perusahaan yang bersangkutan.

Alat-alat keselamatan jiwa dikapal berfungsi untuk keperluan menanggulangi keadaan darurat yang terjadi di kapal, yang kemungkinannya dapat terjadi kapan saja, dimana saja dan dalam kondisi apapun juga. Tujuan adanya alat-alat keselamatan jiwa dikapal untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan jiwa

kru maupun penumpang di kapal saat pelayaran berlangsung dan mengantisipasi, mengurangi, bahkan meniadakan korban jiwa dikapal bila terjadi sebuah keadaan darurat ataupun situasi krisis. Menurut Capt Agus Hadi P (2018:3) “keadaan darurat adalah keadaan di luar keadaan normal yang terjadi diatas kapal yang mempunyai tingkat kecenderungan untuk dapat mengancam keselamatan jiwa manusia dan harta benda yang ada di atas kapal serta lingkungan dimana kapal berada”.

Menurut Solas 1974 edisi 2014, alat-alat keselamatan jiwa dikapal adalah sebagai berikut, antara lain:

1. Sekoci Penolong (*Life Boat*)

Sekoci penolong (*life boat*) merupakan alat yang digunakan untuk menyelamatkan jiwa orang yang dalam keadaan bahaya sewaktu orang tersebut meninggalkan kapal. Pada kapal barang harus terdapat (dua) unit *life boat* yang kapasitasnya dapat memuat atau menampung keseluruhan kru kapal, dan ditempatkan pada sisi kanan dan kiri kapal, ataupun 1 (satu) unit *life boat* tertutup penuh yang dapat diluncurkan secara bebas melalui burian kapal dengan kapasitas dapat memuat atau menampung keseluruhan kru kapal.

Peralatan perlengkapan yang harus ada di sekoci antara lain :

1. 2 (dua) buah dayung apung yang cukup untuk mendayung di air yang tenang dan keliti atau peralatan sejenis harus disediakan untuk setiap dayung yang ada, keliti ini harus terpasang pada sekoci dengan rantai-rantai atau tali.
2. 2 (dua) buah gancu.
3. 1 (sebuah) gayung dan dua buah ember.
4. 1 (sebuah) buku petunjuk tentang cara menyelamatkan diri.
5. 1 (sebuah) rumah kompas yang baik atau dapat terlihat jelas dan dilengkapi dengan sarana yang memadai untuk membuat kompas dapat terbaca dengan baik.
6. 1 (sebuah) jangkar apung berukuran cukup yang dilengkapi dengan sebuah tali yang tahan guncangan serta tali untuk memindah posisi jangkar.
7. 2 (dua) buah tali tangkap dengan panjang tidak kurang dari 2 (dua) kali dari tempat penyimpanan sekoci sampai garis air atau 15 (lima belas) meter.
8. 2 (dua) buah kapal kecil pada masing-masing ujung sekoci.
9. Container-kontainer kedap air yang berisi 3 (tiga) liter air tawar untuk setiap orang.
10. 1 (sebuah) dipper anti karat dilengkapi dengan tali pengikat.

11. 1 (sebuah) tempat air minum yang dapat menuangkan air secara baik dan tidak mendadak.
12. Jatah makanan berjumlah total paling sedikit 10.000 kJ untuk setiap orang yang diangkut oleh sekoci, jatah makanan harus disimpan pada kemasan yang kedap air dan ditempatkan pada tempat yang kedap air.
13. 4 (empat) cerawat payung.
14. 6 (enam) cerawat tangan.
15. 2 (dua) buah cerawat asap apung.
16. 1 (sebuah) lentera atau lampu listrik kedap air, 1 (sebuah) bola lampu cadangan dan seperangkat baterai-baterai.
17. 1 (sebuah) cermin untuk isyarat pada siang hari.
18. 1 (satu) copy isyarat-isyarat penyelamatan jiwa.
19. 1 (sebuah) peluit atau isyarat bunyi sejenis.
20. Seperangkat alat pertolongan pertama (P3K) didalam kotak kedap air.
21. 6 (enam) dosis obat anti mabuk laut dan kantong plastic untuk setiap orang.
22. 1 (sebuah) pisau ungkit yang harus selalu terikat dengan sekoci.
23. 3 (tiga) alat pembuka kaleng.
24. Alat-alat yang cukup untuk perbaikan kecil pada mesin dan sarana-sarana perlengkapannya.

25. 1 (sebuah) pompa manual.
26. 2 (dua) buah gelang apung untuk penyelaman yang diikat dengan tali apung sepanjang paling sedikit 30 (tiga puluh) meter.
27. Seperangkat alat pengangkap ikan.
28. Alat pemadam kebakaran ringan yang dapat memadamkan kebakaran karena minyak.
29. 1 (sebuah) lampu sorot yang di malam hari dapat mendeteksi benda berwarna cerah, yang memiliki lebar 18 (delapan belas) meter dan jarak 180 (seratus delapan puluh) meter, dengan sumber daya yang tahan selama 6 (enam) jam atau dapat digunakan secara terus menerus minimal 3 (tiga) jam.
30. 1 (sebuah) alat pemantul radar (radar reflector)

2. Jaket Penolong (*Life Jacket*)

Jaket penolong (*life jacket*) adalah suatu alat yang digunakan untuk menyelamatkan seseorang atau pemakai dengan menahan tubuh bagian atas seorang pemakai 25% (dua puluh lima persen) tetap terapung di atas permukaan air. Setiap kapal barang harus membawa *life jacket* minimal 125% (seratus dua puluh lima persen) dari jumlah kru, dan ditempatkan tempat yang telah ditetapkan yaitu 1 (sebuah) *life jacket* disetiap kamar kru, diletakan ditempat yang mudah

dilihat dan mudah diambil, 2 (dua) buah *life jacket* diletakkan di anjungan, 2 (dua) buah diletakkan di kamar mesin, 2 (dua) buah *life jacket* dimasing store dekat sekoci dan 2 (dua) buah di store bosun. *Life jacket* juga harus dilengkapi dengan 1 (sebuah) peluit dan 1 (sebuah) lampu yang terikat kuat dengan tali pada bagian *life jacket*.

3. Rakit penolong (*Inflatable Liferaft*)

Rakit penolong atau *inflatable liferaft* digunakan untuk menyelamatkan orang yang mendapat kecelakaan di kapal dan terapung di laut. Pada kapal barang jumlah *inflatable liferaft* boleh hanya 1 (satu) buah apabila *inflatable liferaft* berkapasitas dapat memuat atau menampung keseluruhan kru kapal, dan bisa cepat dipindah untuk peluncuran disalah satu sisi kapal ataupun 2 (dua) buah *inflatable liferaft* yang terdapat pada kedua buah sisi kapal, yang terikat dengan kuat dan dilengkapi dengan alat peluncur otomatis, dan berkapasitas dapat memuat atau menampung keseluruhan kru kapal. Bila jarak anjungan dengan haluan lebih dari 100 (seratus) meter maka pada bagian haluan harus terdapat sebuah *inflatable liferaft* berkapasitas dapat memuat atau menampung setengah jumlah kru kapal.

Peralatan dan perlengkapan yang ada di *inflatable liferaft* terdiri dari :

1. 1 (sebuah) “*buoyant rescue quoit* atau *ring* apung untuk penolong”, yang ditempatkan paling sedikit 30 (tiga puluh) meter dari tali apung.
2. (sebuah) pisau yang memiliki alat pemegang, tidak dapat dilipat dan yali yang dapat mengapung, disimpan dalam suatu kantung pisau dibagian luar *canopy* didekat tempat tali rangkap dipasang. Untuk *liferaft* yang berkapasitas 13 (tiga belas) orang atau lebih, harus dilengkapi lagi dengan 1 (sebuah) pisau yang tidak bias dilipat.
3. 1 (sebuah) *bailer* untuk *liferaft* berkapasitas maksimum 12 (dua belas) orang dan 2 (dua) buah *bailer* untuk *liferaft* berkapasitas lebih dari 13 orang.
4. 2 (dua) buah karet busa.
5. 2 (dua) jangkar apung, masing-masing dilengkapi dengan *hawser* tahan guncangan serta *tripping line*, yang tahan terhadap kondisi laut apapun. Jangkar harus dilengkapi juga dengan *swivel*, dengan jenis yang tidak mungkin terbalik atau kusut untaianannya.
6. 2 (dua) *buoyant paddle*.
7. 3 (tiga) alat pembuka kaleng.

8. 1 (sebuah) kotak pertolongan pertama (P3K) yang dikemas dalam kotak kedap air.
9. 1 (sebuah) peluit atau alat isyarat suara lain yang setara.
10. 4 (empat) cerawat payung.
11. 6 (enam) cerawat tangan.
12. 1 (sebuah) lampu listrik kedap air yang beserta seperangkat baterai-baterai dan bola lampu cadangan yang ditempatkan pada container kedap air.
13. 1 (sebuah) radar *reflektor* (pemantul radar) yang efisien.
14. 1 (sebuah) cermin untuk isyarat pada siang hari yang dilengkapi petunjuk penggunaan.
15. 1 (sebuah) salinan isyarat-isyarat bahaya.
16. Seperangkat alat pancing.
17. Jatah makanan paling sedikit 10.000 kJ untuk setiap orang, jatah makanan harus didalam kemasan yang kedap udara dan disimpan dalam kontainer yang kedap air.
18. Kaleng-kaleng air yang kedap air yang mengandung air tawar 1.5 (satu setengah) liter untuk setiap orang.
19. 1 (sebuah) gayung anti air karat.
20. 6 (enam) dosis obat-obatan anti mabuk laut dan 1 (sebuah) kantung mabuk laut untuk setiap orang.

21. Petunjuk-petunjuk tentang bagaimana cara mempertahankan kelangsungan hidup.
 22. Petunjuk-petunjuk tentang langkah-langkah yang harus diambil segera
 23. 2 (dua) *thermal protective aids*.
4. Pelampung Penolong (*Life Buoy*)

Life buoy (pelampung penolong) termasuk dalam alat penolong perorangan yang berbentuk ring (bulat dengan lubang di tengahnya), terbuat dari busa yang dilapisi kain atau fiberglass. Sehingga dapat menahan tubuh seseorang 25% (dua puluh lima persen) anggota tubuh diatas permukaan air

Life buoy (pelampung penolong) digunakan sebagai alat penolong yang dapat mengapungkan korban jatuh di laut sementara menunggu pertolongan lebih lanjut. Di kapal barang terdapat 4 (empat) jenis pelampung penolong yaitu pelampung penolong, pelampung penolong dengan tali, pelampung penolong dengan lampu dan sinyal asap dan pelampung penolong dengan lampu.

Pada kapal barang jumlah pelampung penolong ditentukan dari panjang kapal dengan ketentuan sebagai berikut :

No	Panjang Kapal	Jumlah Pelampung
1	<100 meter	8 buah
2	100-150 meter	10 buah
3	150-200 meter	12 buah
4	>200 meter	14 buah

Gambar 2.1 Jumlah pelampung penolong pada kapal barang.

semua pelampung penolong ditempatkan sedemikian rupa sehingga dapat dijangkau dengan cepat serta dalam keadaan bagaimanapun tidak boleh diikat mati karena diharapkan pelampung penolong akan terlepas sendiri dan mengapung jika kapal tenggelam. Penempatan pelampung diatas kapal diabgi menjadi, anjungan 2 (dua) buah pelampung penolong, dengan 1 (satu) pelampung penolong yang dilengkapi tali penyelamat dan *smoke signal*, 2 buah di dek sekoci, dengan ketentuan tidak kurang dari setengah jumlah pelampung penolong yang ada harus dilengkapi dengan lampu yang dapat menyala sendiri (*self ligniting light*) atau paling sedikit 6 (enam) buah, dan disetiap lambung kapal sedikitnya

terdapat 1 (satu) pelampung yang dilengkapi dengan tali penyelamat.

5. Alat Pelontar Tali (*Line Throwing Apparatus*)

Alat pelempar tali (*line throwing apparatus*) yaitu alat perlengkapan melemparkan tali untuk menghubungkan antara kapal atau *life boat* atau *liferaft* yang membutuhkan pertolongan, selain itu juga dapat digunakan untuk keperluan lainnya.

6. *Immersion Suit*

Immersion suit suatu pakaian yang digunakan untuk melindungi tubuh dari hilangnya suhu tubuh dan mempertahankan suhu tubuh terhadap suhu lingkungan yang rendah, dikapal penempatannya berada di setiap kamar kru dengan tata letak yang mudah terlihat dan mudah diambil, di anjungan terdapat 2 (dua) buah, di kamar mesin terdapat 2 (dua) buah, dan 2 (dua) buah di *store* dek sekoci.

7. Roket Cerawat Payung (*Parachute Signal*)

Roket cerawat payung (*parachute signal*) adalah alat yang digunakan untuk memberitahukan posisi pemakai dengan jangkauan pengamatan yang lebih jauh dari pada obor tangan. *Parachute signal* lebih efisien digunakan pada malam hari karena mengeluarkan cahaya yang berpijar sehingga mudah dilihat oleh penolong atau kapal lain.

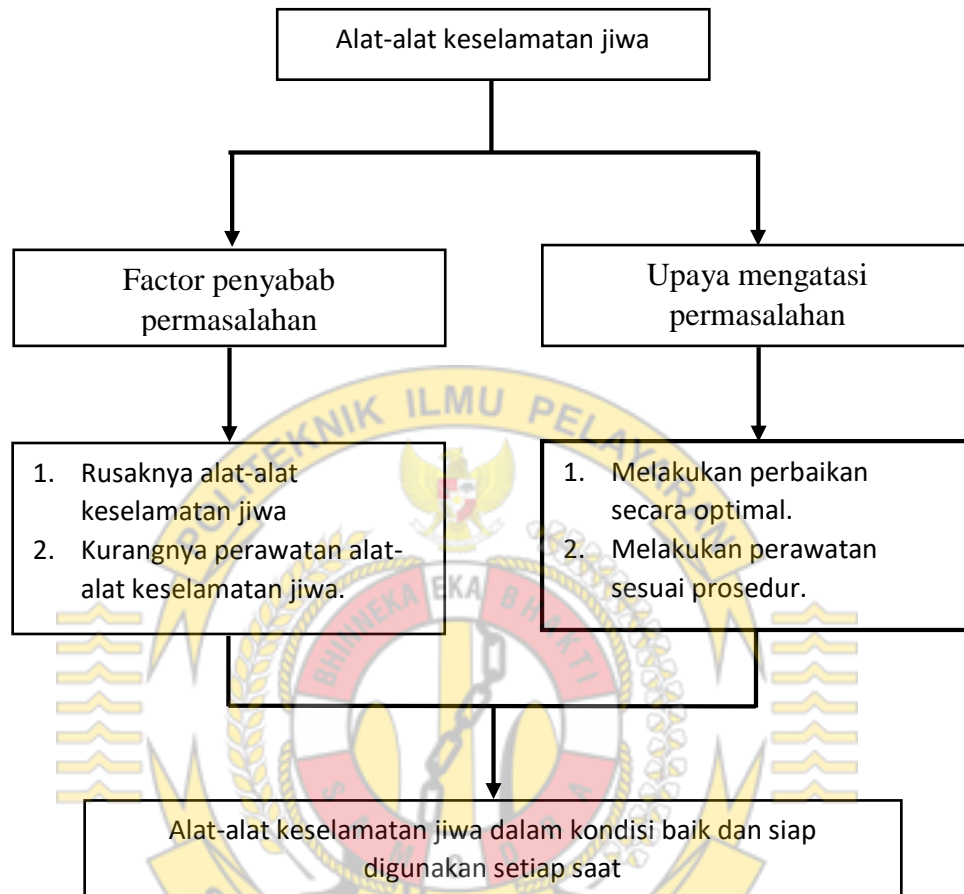
8. Cerawat Tangan (*Hand Flare*)

Cerawat tangan (*hand flare*) adalah sebuah alat yang mengeluarkan cahaya untuk menunjukan posisi orang yang menggunakan, obor tangan lebih efisien digunakan pada malam hari karena mengeluarkan cahaya sehingga mudah dilihat oleh penolong atau kapal lain, biasanya yang digunakan adalah cerawat tangan dengan warna merah.

9. Sinyal Asap (*Smoke Signal*)

Sinyal asap (*smoke signal*) alat ini digunakan untuk menunjukkan posisi pemakai dari jarak pantauan yang lebih dekat dari obor tangan. *Smoke signal* digunakan pada siang hari karena mengeluarkan asap berwarna terang biasanya berwarna jingga sehingga penolong atau kapal dapat mengetahui posisi korban, *smoke signal* kurang efektif bila dipakai malam hari karena tidak memancarkan cahaya.

2.2. Kerangka Berpikir



Gambar 2.2. Kerangka berpikir

Dalam kerangka berpikir penelitian ini membahas permasalahan yang dihadapi dan cara mencari penyelesaian dari permasalahan tersebut. Pada perawatan terdapat banyak aspek yang harus dirawat, dengan cara yang berbeda-beda dan jangka waktu yang beragam, bila perawatan tidak dilakukan dengan baik maka alat-alat keselamatan tersebut akan mengalami kerusakan, rusaknya alat-alat keselamatan juga dipengaruhi oleh hal lain, seperti faktor lingkungan, kesalahan manusia, maupun factor usia. Kerusakan alat-alat keselamatan harus segera ditangani, penanganan kerusakan

disesuaikan dengan kerusakan dan kondisi alat-alat keselamatan tersebut, agar penanganan kerusakan dapat dilakukan secara optimal, sehingga alat-alat keselamatan dalam kondisi baik dan siap digunakan setiap saat.



BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dari pembahasan masalah dan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti mengenai perawatan alat-alat keselamatan jiwa di MV. Meratus Gorontalo guna meningkatkan keselamatan pelayaran, maka peneliti dapat menarik hasil kesimpulan sebagai berikut:

1. Rusaknya alat-alat keselamatan dikarenakan perawatan yang kurang optimal. Hal ini terjadi karena kurangnya pengetahuan dan kepedulian dari kru kapal terhadap alat-alat keselamatan.
2. Perawatan alat-alat keselamatan tidak terlaksana secara optimal karena tidak adanya PMS (*plan maintenance system*) sehingga tidak ada acuan dalam melakukan perawatan alat-alat keselamatan.
3. Untuk mengatasi kerusakan alat-alat keselamatan dilakukan pemeriksaan yang teliti agar mengetahui penyebab utama kerusakan alat-alat keselamatan tersebut, sehingga proses perbaikan dan perawatan dapat dilaksanakan secara tepat dan optimal.

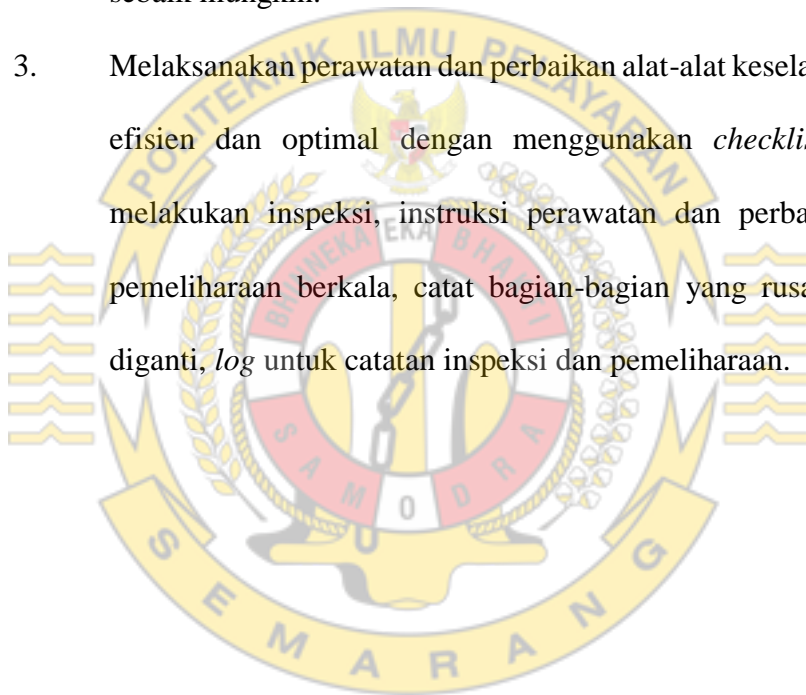
5.1. Saran

Berdasarkan permasalahan yang telah dibahas dalam penelitian ini, peneliti ingin memberikan sedikit saran yang dapat bermanfaat untuk mengatasi permasalahan tersebut. maka peneliti memberikan saran sebagai berikut :

1. Upaya dalam meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan kepedulian kru kapal terhadap alat-alat keselamatan dapat

dilaksanakan saat pelatihan dan *safety meeting* dimana Captain dan Muallim 1 dapat menjelaskan kepada kru tentang alat-alat keselamatan, tata cara perawatan alat-alat keselamatan dan pentingnya alat-alat keselamatan.

2. Pembuatan PMS (*Plan Maintenance System*) yang sesuai dengan ketentuan SOLAS (*Safety of Life at Sea*) dan dilaksanakan dengan sebaik mungkin.
3. Melaksanakan perawatan dan perbaikan alat-alat keselamatan secara efisien dan optimal dengan menggunakan *checklist* pada saat melakukan inspeksi, instruksi perawatan dan perbaikan, jadwal pemeliharaan berkala, catat bagian-bagian yang rusak dan harus diganti, *log* untuk catatan inspeksi dan pemeliharaan.



DAFTAR PUSTAKA

- Academia.edu, 2012, *Kumpulan Abstrak Skripsi Mahasiswa*, https://www.academia.edu/9344824/KUMPULAN_ABSTRAK_SKRIPSI_MAHASISWA (diakses 7 januari 2020, pukul 19.00)
- Badan Diklat Perhubungan, 2011, *Modul Survival Craft and Rescue Boats*, Badan Diklat Perhubungan, Jakarta
- Elden, Rodney M. Dalam Martopo, 2008, *Perawatan Kapal*, Rineka Cipta, Jakarta.
- IMO, 2014, *Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 Consolidated Edition 2014*, IMO, United Kingdom.
- IMO, 2015, *International Safety and Management Code*, IMO, United Kingdom.
- IMO, 2017, *Life Saving Appliances*, IMO, London.
- Moleong, Lexy J, 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Noeralim, 2012, *Alat-Alat Penyelamatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Noor, Juliansyah, 2010, *Metodologi Penelitian*, Kencana Prenada Media Grup, Jakarta.
- Purwantomo, Agus Hadi, 2018, *Prosedur Keadaan Darurat dan SAR*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Sugiyono, 2013, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2019, *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

- 2.4 kapal memenuhi persyaratan Konvensi yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, sarana embarkasi pandu publikasi nautika
the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications
- 2.5 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan Konvensi dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut
the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force
- 2.6 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait Konvensi
in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention
- 2.7 kapal ~~telah~~/tidak⁴ mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan II-2/17 / III/38⁴ dari Konvensi
the ship ~~was~~/was not⁴ subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38⁴ of the Convention
- 2.8 dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk proteksi kebakaran/sarana penyelamatan diri⁴ ditambah/tidak ditambah⁴ pada catatan dalam sertifikat ini.
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life saving appliances⁴ is/is not⁴ appended to this Certificate
3. Bahwa ~~telah~~/tidak⁴ diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate ~~has~~/has not⁴ been issued

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **19 JULY 2018**⁵ berdasarkan pemeriksaan tahunan dan berkala sesuai dengan aturan 1/8 dari Konvensi
This Certificate is valid until⁵ subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation 1/8 of Convention

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **SURABAYA, 11 DECEMBER 2017**
Completion date of the survey on which this certificate is based

Diterbitkan di **SURABAYA** Pada tanggal **13 DECEMBER 2017**
Issued at Date on

PUP 1 No. 16638005

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
SYAHBANDAR UTAMA TG. PERAK SURABAYA
U.B.
KEPALA BIDANG STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL



Capt. RONI RAHMI, S.E., M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750722 200312 1 001

Catatan :

4. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate
5. Masukkan tanggal berakhirnya seperti yang dijelaskan oleh Administrasi sesuai dengan aturan 1/14(a) dari pada Konvensi. Tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun, seperti yang dijelaskan pada aturan 1/2(n) daripada Konvensi, kecuali dirubah sesuai dengan aturan 1/4(h)
Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 1/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date, as defined in regulation 1/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation 1/4(h)



PT. SURYA SEGARA safety marine

• AUTHORIZED SERVICE STATION ILR, LIFEBOAT, DAVIT LAUNCHING APPLIANCE
• Fire Extinguisher, CO2 Fix System Service and Safety Equipment Supply
Head Office : Jl. Perak Timur 358 Surabaya - Indonesia, Telp. +62 31 3292021, 3292022 Fax. +62 31 3291423
APPROVAL : SAI GLOBAL ISO 9001, ABS, LLOYD'S REGISTER, DNV-GL, NKK, BTKP, BKI | www.suryasegara.com

BERITA ACARA

Pada tanggal 3 juli 2018 telah dilakukan ANNUAL INSPECTION LIFEBOAT di MV MERATUS GORONTALO lokasi di perak SURABAYA, INDONESIA dengan hasil :

1. Diperlukan penggantian kampas Governor Brake WINCH sebelah kanan (STBD)
2. Diperlukan penggantian Bolt & nut WINCH FOUNDATION SEBELAH kiri (port side) dan kanan (STBD)



Demikian berita acara ini kami buat, untuk dapat di gunakan sebagaimana mestinya.



MENGETAHUI :

" MV MERATUS GORONTALO "

AN NALMODA


HANIF RUSDI A.

Musdaripin M
3W



PT. SURYA SEGARA

3 juli 2018



ARIF KURNIA WAHYUDI



PT. SURYA SEGARA safety marine

- AUTHORIZED SERVICE STATION ILR, LIFEBOAT, DAVIT LAUNCHING APPLIANCE
 - Fire Extinguisher, CO2 Fix System Service and Safety Equipment Supply
- Head Office : Jl. Perak Timur 358 Surabaya - Indonesia, Telp. +62 31 3292021, 3292022 Fax. +62 31 3291423
APPROVAL : SAI GLOBAL ISO 9001, ABS, LLOYD'S REGISTER, DNV-GL, NKK, BTKP, BKI | www.suryasegara.com

STATEMENT (LIFEBOAT ARRANGEMENTS & LAUNCHING APPLIANCES)

No. Dokumen : FR/SVC/49	Tgl. Terbit : 06 Januari 2015	Revisi : 00
-------------------------	-------------------------------	-------------

This is to confirm that the following lifeboat arrangements have been carried out periodic maintenance by the undersigned licensed service engineer in accordance with SOLAS Regulation III 20.3.2 and MSC / Circular 1206 and that these lifeboat arrangements have been found to be fit for purpose.

Name of ship	: MERATUS GORONTALO	IMO No. : 9202895
Name of owner	: PT. MERATUS LINE	
Flag	: INDONESIA	
Type of ship	: CONTAINER SHIP	
Class	: NKK	
Lifeboat	Type	: G-54 ATR
	Date of manufacture	: JANUARY 1999
	Manufacturer	: ISHIHARA DOCKYARD Co. Ltd
Release Gear	Type	: IHM-12
	Date of manufacture	: JANUARY 1999
	Manufacturer	: ISHIHARA DOCKYARD Co. Ltd
Davit	Type	: SHS-32-048
	Date of manufacture	: DECEMBER 1998
	Manufacturer	: SEKIGAHARA SEISAKUSHO
Winch	Type	: SWE-06-080
	Date of manufacture	: DECEMBER 1998
	Manufacturer	: SEKIGAHARA SEISAKUSHO

Date of Servicing	: 03 JULY 2018
Port of Servicing	: SURABAYA - INDONESIA
Kind of Servicing	: <input checked="" type="checkbox"/> Annual Servicing <input type="checkbox"/> 5 Yearly Servicing
Remarks :	

 APPROVED BY BAMBANG SULISTIANTO, ST. (NKK (III/c)) No. 41121 200712 1 001	Service Engineer : ARIE KURNIA WAHYUDI	Certificate No.
		SSLB-180608.1.1

Note : This statement is based on an arrangement in the deliberation of the 48th IMO Ship Design and Equipment (DE) subcommittee.



IMMIGRATION REGULATIONS

CREW LIST

of Vessel / Nama Kapal : MV. MERATUS GORONTALO
 Tonage / GT Kapal : 13.444 T
 in Port / Keagenan : PT. Meratus Ship management
 's / Pemilik : PT. Meratus Ship management
 of Arrival / Tanggal Tiba : 09 AGUSTUS 2018
 of Departure / Tanggal Berangkat : 11 AGUSTUS 2018

Last Port / Pelabuhan Sebelumnya: ANGGREK GORONTALO

Next Port / Pelabuhan Selanjutnya: TG.PERAK
SURABAYA

Name / Nama Awak	Sex / Jenis Kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Travel Document No. / No. Buku Pelaut	Doc.Of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Pelaut	Duties on Board / Jabatan	Seafarer Code / Kode Pelaut	No. PKL	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate / Sertifikat Ijazah Pelaut
ARIS SYAFRIZAL	M	1-Apr-1972	Indonesia	E 137534	26-Dec-2019	Master	6200005989	No.8621/PKL.SBA/XI/2017	22-Nov-2017	ANT-I
SEFRI HARIYANTO	M	22-Sep-1986	Indonesia	B 072074	27-May-2020	C/O	6200426363	No.2288/PKL/V/2017	23-Jan-2018	ANT-II
HANIF RUSDI ALFIYANTO	M	10-Feb-1992	Indonesia	A 026322	22-Apr-2019	2/O	6201657684	No.PK.308/1582/10/SYB.TPK/	25-Nov-2016	ANT-III
MUSDARIPIN MAMONTO	M	20-Jun-1987	Indonesia	A 001419	16-Feb-2019	3/O	6201320526	No.PK.6254/PKL.SBA/XI/2017	24-Oct-2017	ANT-III
MUHAMMAD DASIM	M	10-Mar-1974	Indonesia	D 032327	28-Dec-2019	Chief Eng	6200101727	No.6592/PKL.SBA/IXI/2017	10-Sep-2017	ATT-I
MUHAMMAD RIZAL ODE KAMARU	M	12-Dec-1982	Indonesia	C005517	23-Sep-2018	2/Eng	6200419130	No.506/PKL.SBA/XI/2018	11-Apr-2018	ATT-II
AGUNG PRIYADI	M	27-Feb-1991	Indonesia	Y 090248	6-May-2019	3/Eng	6201458071	No.8133/PKL.SBA/I/2017	2-Jan-2018	ATT-III
RIZKY WIRAWAN	M	10-Jun-1995	Indonesia	D 027350	2-Dec-2019	4/Eng	6211409204	No.6226/PKL.SBA/VIII/2017	18-Aug-2017	ATT-III
C A R S U N	M	15-Jul-1965	Indonesia	C 062758	21-May-2019	BOSUN	6200540206	No.7548/PKL.SBA/X/2017	10-Oct-2017	Rating As AbleSeafarers Deck
GALI SETIAWAN	M	21-Nov-1987	Indonesia	B 006333	9-Oct-2019	AB/A	6200356693	No.2290/PKL/V/2017	28-May-2018	Rating As AbleSeafarers Deck
NURUL HUDA	M	13-Nov-1978	Indonesia	D 080990	7-Jun-2020	AB/B	6200572352	No.5007/PKL.SBA/VII/2017	23-Jul-2018	Rating As AbleSeafarers Deck
MUOGHI SANTOSO	M	12-Jul-1993	Indonesia	Y 083487	6-Nov-2018	AB/C	6201097103	No.2289/PKL/V/2017	31-Mar-2017	Rating As AbleSeafarers Deck
EKO MARGONO	M	19-Feb-1971	Indonesia	Y 078609	19-Oct-2018	Electricient	6201652155	5480/PKL.SBA/VIII/2015	22-Nov-2017	Rating Watch in Engine Room
MOCH. ILHAM HUSAIMI	M	16-Sep-1972	Indonesia	D 032755	11-Jan-2020	OLR/A	6200510446	No.3688/PKL.SBA/V/2018	8-May-2017	Rating Watch in Engine Room
MUCHAMMAD IRFAN	M	26-Oct-1991	Indonesia	E 069621	7-Mar-2019	OLR/B	6200365054	No.985/PKL.SBA/I/2017	18-Jan-2018	ATT-V
EDY HARDIANSYAH	M	28-Feb-1988	Indonesia	E 124368	28-Oct-2019	OLR/C	6200596859	No.7519/PKL.SBA/X/2017	26-Mar-2018	ATT-V
ANDI MUHAMMAD NATSIR	M	17-Nov-1973	Indonesia	A 062085	6-Aug-2019	Cook	6201000527	No.7549/PKL.SBA/X/2017	6-Jan-2018	BST
SYAHID EFENDY	M	4-Jun-1997	Indonesia	B 729647	4-Aug-2022	D/Cadet	6211703975		27-Aug-2017	BST
BRIAN FIOREN GARCIANO	M	7-Dec-1997	Indonesia	B 5038562	26-Sep-2021	D/Cadet	6211585313		27-Aug-2017	BST
FEBRIAN ASRUL	M	1-Nov-1995	Indonesia	B 4730799	24-Aug-2021	E/Cadet	6211570796		27-Aug-2017	BST
MUHAMMAD FADHIL	M	28-Oct-1997	Indonesia	B 6877397	21-Apr-2022	E/Cadet	6211592606		27-Aug-2017	BST

DIRO	M	30-Dec-1979	Indonesia			C/E ORENTASI	6200129331			
BAYU AJI NUSWANTORO	M	12-Jul-1992	Indonesia			4/Eng ORENTASI	6202007397			
Total Crews / Total Awak : 23		Person included master.								

nowledge

our
er

TG.PRIOK 09
AGUSTUS 2018

Capt. ARIS SYAFRIZAL Master

Certificate No. / No.
ifikat Ijazah Pelaut
6200005989N10217
6200426363N20114
6201657684N30314
6201320526N30415
6200101727T10215
6200419130T20416
6201458071S30216
6211409204T30516
6200540206340517
6200356693N60308
6200572352340516
6201097103330514
6201652155420717
6200510446420510
6200365054T50517
6200596859S50517
6201000527320517
6211703975010310
6211585313010516
6211570796010116
6211592606010416



SHIPS PARTICULAR

Ship' Name	: MERATUS GORONTALO
Previous Name	: Ex name M-SAGAR
Call Sign	: POUB
Flag/ Port of Registry	: SURABAYA
Owner	: PT. MERATUS LINE
Classification	: NK-NS* (CONTAINER CARRIER) / BKI
Official Number	: 26294-99- E
IMO Number	: 9202895
Class Number/ Reg. No.	: NK 991047
MMSI Number	: 525025082
Inmarsat-C Number	: 452502427
Satelite Phone	: +870773206314
E-mail	: meratus.gorontalo@fleet-meratusline.com
AAIC	: IA - 25
Built/ Delivery	: 24 th June 1998 / 9th April 1999
Builder	: Iwagi Zosen Co. Ltd
Type of Ship	: Container ship
L.O.A	: 161.85 m
L.B.P	: 150.00 m
Length from Bridge to Bow	: 132,06
Length from Bridge to Stern	: 29.79 m
Breath (Moulded)	: 25.60 m
Depth to Maindeck	: 12.90 m
Summer/ Tropical Draft	: 9.065 m / 9.254
Light Ship Draft	: 2.86 m
Height point from keel (Air Draft)	: 40.60 m
Gross Tonnage	: 13,444
Net Tonnage	: 7,341
Summer/ Tropical Dead Weight	: 17 ,791 / 18,398
Summer/ Tropical Displacement	: 23 ,618 / 24,225
Light Ship Weight	: 5.827
Ton per cm immersion (TPI)	: 32 mt
Main Engine	: MITSUI MAN B&W 8S50MC (MARK VI)
	: 15 ,520 BHP
	: 11 ,414 KW
Auxilliary Engine	: No. 1,2,3, YA NMAR 6 M220AL-EN 880KW
Bower Anchor	: Cast steel AC14 P/10 S/11 shackles
Propeller	: 5 Bladed solid type Ni-A1-Br Casting
Bow Thruster Power	: Kawasaki Heavy Ind.Ltd Nominal Thrust 10 T
Service Speed	: 18.5 kn
Fuel Oil Consumption	: 46 mt/ day
Crane	: 2 Cranes, Kawasaki Heavy Ind. 35 T x 28m SWL
Container Capacity	: 20 ' cont. On deck max. 511 TEU + 4 FEU 20 ' cont. In hold max. 422 TEU + 32 FEU 20 ' cont (TEU) max. 1005 UNITS
Ballast Water Capacity	: 3 ,900 mt
Fresh Water Capacity	: 324 mt

Drinking Water Capacity	: 82 mt
Fuel Oil Capacity	: 1 ,263.46m ³ / 1200.28mt
Diesel Oil Capacity	: 194.12m ³ / 170.82mt
Lub Oil	: 45.9m ³ / 41.31 mt
Container Stacking Load	: 20' Container 40 ' Container
Hatchcover (No.1)	: 45.0 Lt/Stack 67.5 Lt/Stack
Hatchcover (No.2-No.4)	: 60.0 Lt/Stack 90.0 Lt/Stack
Tank Top	: 120.0 Lt/Stack150.0 Lt/Stack
Outermost Upper deck	: 60.0 Lt/Stack 90.0 Lt/Stack
Reefer Plug	: 100 Plugs/ 440 Volt - 60 HZ
	On Hatch = 100 In Hold = 50



Transkrip Wawancara

Wawancara yang peneliti lakukan terhadap narasumber untuk memperoleh informasi maupun bahan masukan bagi penelitian yang peneliti lakukan. Berikut ini transkrip wawancara yang peneliti lakukan terhadap beberapa narasumber, sebagai berikut :

Narasumber : Sefri Harianto

Jabatan : Mualim 1

Tempat : MV. Meratus Gorontalo

Hasil wawancara

Peneliti : “Selamat sore *Chif*, mohon ijin *Chif* bolehkah saya mengajukan beberapa pertanyaan tentang alat-alat keselamatan, untuk saya gunakan sebagai bahan penelitain saya ?”

Mualim 1 : “Iya Det silahkan, akan saya jawab berdasarkan pengalaman yang saya dapatkan”

Peneliti : “Ijin *Chif*, apa penyebab mesin sekoci tidak bisa menyala pada saat latihan kemarin ?”

Mualim 1 : “Penyebab mesin sekoci tidak bisa menyala karena batrai sekoci tidak memiliki daya. Saat latihan kemarin ditemukan bahwa batrai nomer satu dalam keadaan menyala, hal ini kemungkinan terjadi waktu Mualim 3 melaksanakan perawatan rutin lupa tidak mematikan tuas pada batrai, akibatnya daya batrai akan cepat habis karena arus batrai akan mengalir ke mesin sekoci. Batrai nomor dua tidak ada dayanya

mungkin karena daya pada batrai telah habis karena batrai pada sekoci bisa habis sendiri walaupun tidak digunakan, bisa juga karena batrai yang telah rusak, sebab batrai yang telah rusak tidak bisa menampung daya batrai dengan baik bahkan tidak bisa lagi menampung daya pada batrai. Untuk mengetahui penyebab yang pasti, saya telah memerintahkan *Electricient* untuk mengecek keadaan batrai sekoci tersebut, sehingga diketahui keadaan batrai sekoci yang sebenarnya dan perbaikan dapat dilaksanakan secara optimal.”

Peneliti : “Ijin chif, bagaimana upaya untuk menyelesaikan permasalahan tersebut ?”

Mualim 1 : “Mesin sekoci yang tidak bisa dinyalakan bila itu disebabkan daya batrai yang habis, maka *Electricient* akan mengisi kembali atau mengecas daya pada batrai sekoci, bila habisnya batrai disebabkan batrai sekoci yang telah rusak maka nanti saya akan memerintahkan mualim tiga untuk meminta batrai sekoci yang baru ke perusahaan.”

Peneliti : “Ijin Chif, untuk sekoci sebelah kiri waktu latihan kemarin mengalami masalah apa ?”

Mualim 1 : “Tuas daun kemudi yang sulit digerakkan itu terjadi karena tuas menabrak dinding sekoci hal ini karena pemasangan tuas yang salah. Kata Mualim I yang saya gantikan, hal tersebut terjadi setelah doking terahir.”

Peneliti : “Ijin Chif, upaya yang dilakukan untuk hal tersebut ?”

Mualim 1 : “Utuk mengatasi tuas penggerak daun kemudi yang sulit digerakkan, saya telah melaksanak berbagai hal diantaranya mencoba membengkokkan tuas daun kemudi tersebut agar saat digerakkan tuas tersebut tidak membentur dinding sekoci namun hal itu tidak bisa dilaksanakan, hal lai-lain juga telah diusahakan namun karena keterbatasan alat dan juga karena takut akan resiko dapat merusak sekoci, perbaikan ini akan dilaksanakan saat kapal *docking* agar pihak *docking* yang memperbaiki hal tersebut.”

Peneliti : “Ijin Chif, kenapa saat kemarin dilakukan penurunan sekoci ke air, sekoci berayun-ayun?”

Mualim 1 : “Waktu latihan penurunan sekoci ke air, sekoci berayun karena, dewi-dewi bergerak kaku hal ini terjadi akibat *wire* sekoci kurang greas bahkan *wire* tersebut telah mulai berkarat, dan blok dewi-dewi yang kering tidak ada *grease*, dewi-dewi sekoci yang kaku dan mulai berkarat hal ini terjadi karena kurangnya perawatan, hal ini bukan hanya kesalahan mualim tiga sebagai penanggung jawab alat-alat keselamatan tapi juga salah saya karena belum bisa membagi tugas dan kerja ABK dengan baik, karena semua alat-alat *deck* merupakan tanggung jawab saya sebagai Mualim 1.”

Peneliti : “Ijin Chif, upaya yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut ?”

Mualim 1 : “Untuk mengatasi dewi-dewi sekoci yang kaku atau sulit Bergerakkan, saya akan memerintahkan *botswain* untuk kerja harian besok digunakan untuk pearwatan dewi-dewi sekoci, dimana *wire* sekoci akan

di *grease* dan *napple* blok-blok sekoci akan di *grease* dengan *grease gun*, serta dewi-dewi akan diketok dan dicat ulang.”

Peneliti : “Trimakasih Chif untuk penjelasan dan waktunya, semua ini sangat bermanfaat bagi saya.”

Mualim 1 : “Iya Det sama-sama, semoga lancar dan sukses selalu, bila ada hal kurang jelas jangan sungkan untuk bertanya.”

Peneliti : “Siap Chif, trimakasih.”

Narasumber : Musdaripin Mamonto

Jabatan : Mualim 3

Tempat : MV. Meratus Gorontalo

Hasil wawancara

Peneliti : “Selamat malam Third, mohon ijin Third bolehkah saya mengajukan beberapa pertanyaan tentang alat-alat keselamatan, untuk saya gunakan sebagai bahan penelitain saya ?”

Mualim 3 : “Iya Det silahkan”

Peneliti : “Ijin Third, apa penyebab mesin sekoci tidak bisa menyala pada saat latihan kemarin ?”

Mualim 3 : “Mesin sekoci yang tidak menyala hal ini terjadi karena batrai sekoci yang tidak ada dayanya, penyebabnya karena daya pada batrai mengalir, mengalirnya daya batrai bisa juga melalui udara walaupun sedikit demi sedikit namun bila dalam jangka waktu yang lama daya

pada batrai akan habis juga, untuk itu diperlukan perawatan yang rutin.”

Peneliti : “Ijin Third, untuk menyelesaikan permasalahan tersebut bagaimana ?”

Mualim 3 : “Mesin sekoci yang tidak bisa dinyalakan sebab baterai sekoci kehabisan daya, untuk mengatasi hal tersebut akan dilakukan pengisian daya pada baterai”

Peneliti : “Ijin Third untuk sekoci sebelah kiri waktu latihan kemarin mengalami masalah apa ?”

Mualim 3 : “Tuas daun kemudi sulit digerakkan karena tuas menabrak dinding sekoci, hal ini terjadi sebelum saya *on board* menurut Mualim 3 yang dulu hal ini terjadi saat doking.”

Peneliti : “Ijin Third upaya yang dilakukan untuk menangani hal tersebut ?”

Mualim 3 : “Tuas kemudi yang sulit digerakkan hal ini akan diperbaiki saat kapal *docking*.”

Peneliti : “Ijin Third kenapa saat kemarin dilakukan penurunan sekoci ke air, sekoci berayun-ayun?”

Mualim 3 : “Hal tersebut terjadi karena dewi-dewi sekoci kaku dan sulit bergerak, disebabkan *wire* sekoci yang kering atau kurang *grease* hal ini juga yang membuat *wire* mulai berkarat, blok pada dewi-dewi yang kurang *grease* ini membuat dewi-dewi bergerak kaku dan menyulitkan waktu dilaksanakannya penurunan sekoci. Dewi-dewi mulai berkarat dan dewi-

dewi yang kaku semua itu terjadi karena perawatan terhadap alat-alat keselamatan belum dilakukan secara rutin.”

Peneliti : “Ijin Third upaya yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut ?”

Mualim 3 : “Untuk mengatasi dewi-dewi yang sulit bergerak, akan dilaksanakan perawatan dengan memberi *grease* pada blok dewi-dewi dan *wire* sekoci, untuk karat pada dewi-dewi akan dilakukan pengetokan dan pengecatan ulang.”

Peneliti : “Ijin Third, apa penyebab warna pada *life buoy* memudar dan sulit dibaca?”

Mualim 3 : “Warna pada *life buoy* yang memudar dan nama kapal dan nama pelabuhan pendaftaran kapal pada *life buoy* telah pudar dan sulit dibaca, hal ini sangat wajar terjadi karena *life buoy* diletakkan ditempat terbuka, sehingga *life buoy* setiap hari terkena paparan sinar matahari dan hujan secara langsung, ditambah *life buoy* terkena garam baik secara langsung dari percikan air laut maupun dari uap air laut, hal ini membuat warna pada *life buoy* cepat memudar, hal lainnya adalah waktu, semakin lama sebuah *life buoy* maka warnanya juga akan semakin memudar.”

Peneliti : “Ijin Third, upaya yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut ?”

Mualim 3 : “Untuk *life buoy* yang telah memudar akan dilaksanakan pengecatan dan pemberian nama ulang.”

Peneliti : “Trimakasih Third untuk penjelasan dan waktunya, semua ini sangat bermanfaat bagi saya.”

Mualim 3 : “iya Det sama-sama.”

Narasumber : Eko Margono

Jabatan : *Electricient*

Tempat : MV. Meratus Gorontalo

Hasil wawancara

Peneliti : “Selamat malam pak ?”

Electricient : “Malam juga Det”

Peneliti : “Maaf mengganggu waktu istirahat pak Elec. bolehkah saya mengajukan pertanyaan tentang sekoci, untuk saya gunakan sebagai bahan penelitain saya ?”

Electricient : “Ia Det, akan saya jawab setau saya dan sesuai pengalaman saya

Peneliti : “Menurut pak Elec apa penyebab mesin sekoci tidak bisa menyala pada saat latihan kemarin ?”

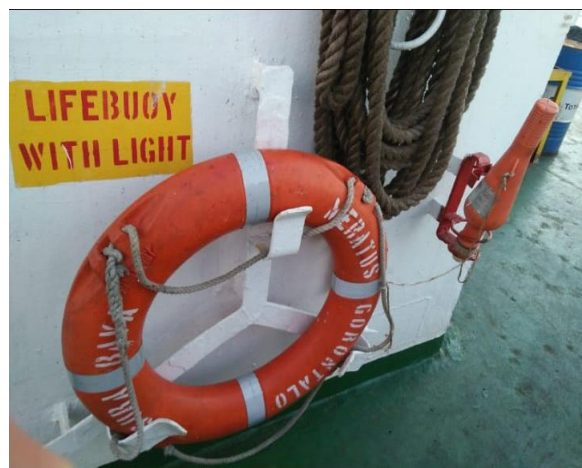
Electricient : “Setelah saya memeriksa mesin sekoci yang tidak bisa menyala terjadi karena batrai yang tidak ada dayanya, waktu pelaksanaan latihan ditemukan batrai sekoci dalam keadaan menyala ini penyebab dari habisnya daya batrai sekoci, batrai sekoci dalam keadaan *off* saja bisa kehabisan daya karena arus pada batrai mengalir, untuk itu diperlukan pengisian daya secara rutin. Apalagi batrai dalam keadaan menyala yang jelas-jelas arus pada batrai dialirkan menuju sekoci.”

Peneliti : “bagaimana pak Elec menyelesaikan permasalahan tersebut ?”

Electricient : “Untuk mengatasi mesin sekoci yang tidak bisa menyala karena kehabisan batrai, saya telah mengisi daya pada batrai-batrai sekoci tersebut, sehingga saat ini sekoci sudah dapat dinyalakan”







DAFTAR RIWAYAT HIDUP



NAMA : SYAHID EFENDY

NIT : 52155640 N

TTL : TEMANGGUNG, 04 JUNI 1997

ALAMAT : RT 02 RW 02 KLESEMAN,
WONOBOYO, WONOBOYO, TEMANGGUNG

NAMA AYAH : YASMUJI

NAMA IBU : SRI MULYATI

ALAMAT : RT 02 RW 02 KLESEMAN, WONOBOYO,
WONOBOYO, TEMANGGUNG

RIWAYAT PENDIDIKAN:

NAMA SEKOLAH	TAHUN MASUK	TAHUN LULUS
SD NEGERI 1 WONOBOYO	2002	2007
SD NEGERI 2 WONOBOYO	2007	2009
SMP NEGERI 1 NGADIREJO	2009	2012
SMA NEGERI 1 PARAKAN	2012	2015

PENGALAMAN PRAKTEK LAUT:

NAMA KAPAL	SIGN ON	SIGN OFF
MV. MERATUS GORONTALO	27 AGUSTUS 2017	29 AGUSTUS 2018

